Gemeente Aalsmeer

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van gemeente Aalsmeer.

Nr. 128063

24 december 2015

Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen

Beleidsregels

Artikel 1. Begripsbepalingen

In de beleidsregels wordt verstaan onder:

a. elektrische motorvoertuigen: alle voertuigen, uitgezonderd fietsen en snor-/bromfietsen, die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden.
b. oplaadinfrastructuur: het geheel van oplaadpalen, aansluitingen op het elektriciteitsnet en andere voorzieningen in de openbare ruimte op of aan de weg bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.
c. oplaadpaal: een oplaadobject in de vorm van een paal met tenminste één aansluiting en de mogelijkheid voor twee of meer aansluitingen voor het gelijktijdig opladen van elektrische voertuigen.
d. aanvrager: de aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
e. beheerder: de aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur.
f. beheerovereenkomst: privaatrechtelijke overeenkomst tussen aanvrager en gemeente over het beheer, de exploitatie, het gebruik en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager wil plaatsen op grond in eigendom bij de gemeente.
g. gebruiker:
   1. een bedrijf en/of organisatie dat/die gevestigd is in de gemeente Aalsmeer en eigenaar en/of bezitter is van één of meerdere elektrische voertuigen of een of meerdere werknemers in dienst heeft die beschikt/beschikken over een elektrisch voertuig.
   2. een particulier die eigenaar en/of bezitter is van een elektrisch voertuig en woonachtig is in de gemeente Aalsmeer.

a. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Aalsmeer.
b. netbeheerder: de beheerder van het openbare elektriciteitsnet in de gemeente Aalsmeer.
c. branchevereniging: de Vereniging Interoperabel Laden Nederland (eViolin), gevestigd te Amsterdam, ingeschreven KvK 5644 2858.

Artikel 2. Aanvraag vergunning/ontheffing en verkeersbesluit

Een aanvraag voor een ontheffing/vergunning voor het plaatsen van een of meerdere oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur op de openbare weg en het verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit waarbij een of meerdere parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen kan alleen worden ingediend door een aanbieder van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur die is aangesloten bij de branchevereniging.

Artikel 3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Een aanvraag voor een locatie voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur bevat een foto en tekening van de betreffende locatie, waarop de exacte plek van de gewenste oplaadpaal en/of infrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en) zijn aangegeven.

Artikel 4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur

De aanvrager toont aan dat er op de aangevraagde locatie daadwerkelijk behoefte bestaat bij gebruikers aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg. Het college verleent in principe geen medewerking aan het realiseren van de gevraagde oplaadinfrastructuur wanneer potentiële gebruikers mogelijkheden hebben om hun elektrische voertuigen op eigen terrein te (laten) parkeren en op te laden.

Artikel 5. Definitieve locatie oplaadpaal/-infrastructuur

Het college bepaalt in overleg met de aanvrager en met de netbeheerder de definitieve locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur en de aan te wijzen parkeerplaats(en). Het college toetst hierbij aan de volgende criteria:

a. de behoefte aan een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur moet blijken uit de behoefte van gebruikers binnen een straal van hemelsbreed 300 meter van de aangevraagde locatie;
b. zijn er al bestaande oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur aanwezig op of aan de weg binnen de genoemde straal van 300 meter;

c. is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente en is er de mogelijkheid tot het maken van een netaansluiting;
d. is de locatie van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur voldoende vindbaar en zichtbaar;
e. is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
f. kan de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur worden voorzien van twee of meer aansluitpunten en kunnen – eventueel op termijn – twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
g. laat de parkeerdruk de reservering van de parkeerplaats voor uitsluitend opladen toe (85% overdag, 90% 's nachts);
h. betreft het een bestaand parkeervak / bestaande parkeervakken;
i. blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
j. zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
k. past de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur in het straatbeeld;
l. is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

In beginsel wordt er bij een nieuw te realiseren oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen. Indien het gebruik van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur dit toelaat, kan het college besluiten ook een tweede parkeerplaats aan te wijzen. Het college heeft hiervoor de volgende mogelijkheid:
1.direct in het verkeersbesluit twee parkeerplaatsen aanwijzen en de feitelijke realisering hiervan uitstellen tot een nader door het college te bepalen datum. Ook tegen dit laatste besluit van het college staat bezwaar en beroep open, omdat dan pas het feitelijk rechtsgevolg in werking treedt (ook op de tweede parkeerplaats mag dan niet meer worden geparkeerd met een niet-elektrisch voertuig). De rechter zal in dat geval - naar verwachting - globaler toetsen.
De aanvrager toont aan de hand van het aantal uren dat de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers aan dat er behoefte bestaat aan een tweede parkeerplaats.

Artikel 6. Volgorde besluitvorming
De vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur wordt eerst van kracht en kan dus pas worden gebruikt, nadat het verkeersbesluit tot aanwijzing van de benodigde parkeerplaats(en) onherroepelijk is geworden.

Artikel 7. Plaatsing en beheer oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de vergunning voor het plaatsen van een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De beheerder is verantwoordelijk voor realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie van de oplaadpaal/-infrastructuur en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De kosten ter bescherming van de oplaadpaal/-infrastructuur (hekjes, biggenruggen ed.) zijn ook voor rekening van de beheerder.

Artikel 8. Inrichting en beheer parkeerplaatsen
De kosten voor het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord en markering op de aangewezen parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 9. Bereikbaarheid beheerder
De beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar voor gebruikers, hulpdiensten en gemeenten in het geval van vragen, storingen en calamiteiten. De telefoonnummers van de storingsdienst en de helpdesk zijn vermeld op de oplaadpaal/-infrastructuur.

Artikel 10. Openbaarheid oplaadpaal/-infrastructuur
De oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur is 24 uur per dag en 7 dagen per week openbaar toegankelijk, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn / haar elektrische voertuig. De beheerder zorgt voor zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van het oplaadpunt.

Artikel 11. Interoperabiliteit
Het oplaadpunt is interoperabel conform de afspraken binnen de brancheverenigingen, waaronder de uitwisselbaarheid van laadpassen en het gebruik van standaard stekkers.

Artikel 12. Groene stroom
Om te bewerkstelligen dat elektrisch vervoertuigen ook aan de bron geen CO2-uitstoot veroorzaken, mag de beheerder van de oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren.

Artikel 13. Veiligheid
De oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen.

Artikel 14. Aansprakelijkheid
De aanvrager sluit met een beheerovereenkomst met de gemeente met afspraken over het beheer, de exploitatie, het gebruik van en de aansprakelijkheid voor laadpalen die de aanvrager willen plaatsen op grond in eigendom van de gemeente. De beheerder is aansprakelijk voor alle schade die door het gebruik van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur of anderszins aan derden wordt veroorzaakt. Gemeente Aalsmeer is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de oplaadpaal en/of andere infrastructuur is veroorzaakt. De beheerder vrijwaart hiervoor de gemeente. De beheerder verzekert zich voor eventuele schade voor minimaal een bedrag van € 1.000.000,- per gebeurtenis.

Artikel 15. Blauwe zone
In gebieden waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze niet voor elektrische voertuigen geparkeerd op een parkeerplaats gereserveerd voor elektrische voertuigen, mits er geladen wordt.

Artikel 16. Handhaving
Parkeerontrole ziet toe op het juiste gebruik* van de aangewezen parkeerplaats(en) en kan indien nodig handhavend optreden. Daarnaast wordt ook gehandhaafd op het fiscaal regime, parkeervergunning, blauwe zone en andere restricties die voor alle bestuurders van motorvoertuigen gelden.
* Met het juiste gebruik wordt bedoeld: alleen voor opladen. Anno 2015 is het gebruikelijk hierop toe te zien aan de hand van het criterium aansluiting van het voertuig met een kabel op de laadpaal. Zodra nauwkeuriger methoden voor toezicht op feitelijk opladen voor handen zijn, kunnen andere criteria worden gehanteerd.

Artikel 17. Intrekken / wijzigen van vergunning en verkeersbesluit
Indien de beheerder van de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur zich niet houdt aan de voorschriften verbonden aan de ontheffing/vergunning, kan het college de ontheffing/vergunning intrekken. Het college kan in dat geval ook het verkeersbesluit, waarbij de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen zijn aangewezen, intrekken.
Het college kan de vergunning en/of het verkeersbesluit tevens intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur. Het is niet gewenst dat daardoor een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven.
In deze gevallen heeft de beheerder het recht en de plicht de oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur binnen een door het college aan te geven termijn te verwijderen. De hiermee samenhangende kosten zijn voor de rekening van de beheerder.
Het college kan de vergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met de beheerder bezien of er een alternatieve locatie voor een oplaadpaal en/of andere oplaadinfrastructuur met bijbehorende parkeerplaats(en) in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente, wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de beheerder, wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 18. Informatie over gebruik oplaadinfrastructuur
De beheerder van een oplaadpaal en/of oplaadinfrastructuur geeft op verzoek van het college inzicht in het feitelijke gebruik hiervan.

Artikel 19. Bijzondere omstandigheden
Het college beseft dat de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch rijden en laadinfrastructuur nieuw en nog volop in ontwikkeling zijn. Met deze beleidsregels wil het college duidelijkheid verschaffen over de voorwaarden, criteria en condities die van toepassing zijn op het realiseren van oplaadpalen en/of andere oplaadinfrastructuur in de gemeente.
In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van deze beleidsregels af te wijken.

Artikel 20. Termijn
De Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrisch voertuigen gemeente Aalsmeer geldt voor de periode 01-12-2015 tot en met 31-12-2020 en wordt jaarlijks geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.
Aldus vastgesteld in vergadering van 08-12-2015.
Het college van Burgemeesters en Wethouders,

De burgemeester,
De secretaris,

Toelichting bij de beleidsregels

Artikel 1. Begripsbepalingen
Elektrische motorvoertuigen: het gaat hierbij om alle motorvoertuigen die op de openbare weg mogen rijden, geheel of gedeeltelijk op elektriciteit kunnen rijden en voorzien zijn van een stekker om op te laden. Veelal zal het gaan om volledig elektrische auto's of plug-in hybride elektrische auto's, maar het kan bijvoorbeeld ook gaan om andere voertuigen, zoals gehandicaptenvoertuigen, motoren, trikes en quads die de parkeerplaatsen voor auto's gebruiken. Fietsen met elektrische trapondersteuning en elektrische snor-/bromfietsen zijn ook elektrische voertuigen. Maar omdat fietsen en snor-/bromfietsen geen gebruik mogen maken van parkeerplaatsen, vallen deze niet onder deze regels. Zij worden geacht op eigen terrein, dat willen zeggen in de fietsenberging bij de woning of het bedrijf te kunnen opladen.

Artikel 2. Aanvraag ontheffing/vergunning en verkeersbesluit
Alleen aanbieders van de oplaadinfrastructuur kunnen de formele aanvraag voor de APV- vergunning en het verkeersbesluit indienen. Wanneer een bewoner of bedrijf bij de gemeente aanklopt voor het plaatsen van een oplaadpaal of andere oplaadinfrastructuur op of aan de openbare weg, zal de gemeente hen doorverwijzen naar de aanbieders van oplaadinfrastructuur.
Bewoners of bedrijven kunnen niet zelf een aanvraag voor een oplaadpaal op of aan de weg en een verkeersbesluit tot het aanwijzen van de bijbehorende parkeerplaats(en) indienen. Dit ter voorkoming van de mogelijke gedachte bij de bewoners of bedrijven dat zij daarmee het exclusieve recht krijgen op het gebruik van de betreffende oplaadpaal / oplaadinfrastructuur en de bijbehorende parkeerplaats(en).
Op grond van de Wegenverkeerswetgeving kunnen voor bewoners of bedrijven ook geen eigen parkeerplaatsen worden aangewezen op de openbare weg. De enige uitzondering hierop is de individuele gehandicaptenparkeerplaats, die door middel van een verkeersbesluit kan worden aangewezen (Bord E6 met als onderbord het kenteken van de betreffende auto). Bij zo'n individuele gehandicaptenparkeerplaats kan uiteraard ook een oplaadpaal worden geplaatst, wanneer de betreffende persoon over een elektrisch voertuig beschikt. In dat geval hoeft er geen verkeersbesluit te worden genomen om het gebruik van de parkeerplaats te regelen, want dat is in feite al gebeurd.

Artikel 3. Aanvraag locatie oplaadpaal/-infrastructuur
Spreekt voor zich.

Artikel 4. Behoeftebepaling oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de vergunning en het verkeersbesluit zal moeten aantonen dat er voldoende behoefte bestaat aan een oplaadpunt op de betreffende locatie. Hij kan dit doen door middel van een afschrift van een of meerdere verzoeken hiertoe van potentiële gebruikers (naam en adresgegevens van de gebruiker en kenteken van elektrische voertuig(en)). Dat de gebruiker over een elektrisch voertuig beschikt of gaat beschikken, blijkt uit:

- de tenaamstelling van het kenteken;
- een lease- en/of gebruiksovereenkomst met de gebruiker of diens werkgever indien het kenteken niet op naam van de gebruiker staat;
- een koopovereenkomst voor de aanschaf van een elektrisch voertuig.

Bij het bepalen van de behoefte van potentiële gebruikers zal het college meewegen of zij de beschikking hebben of kunnen hebben over een eigen parkeergelegenheid bij de woning of het bedrijf.

Artikel 5. Locatie
De oplaadpalen/-infrastructuur worden bij voorkeur geplaatst op strategische zichtlocaties in de nabijheid van de woningen / bedrijven van potentiële gebruikers. Het is niet vanzelfsprekend de parkeerplaats voor de woning van de gebruiker, het oplaadpunt is bedoeld voor algemeen gebruik. Voorkomen moet worden dat er "privé-parkeerplaatsen" gecreëerd worden. De voorkeur gaat uit naar centrale, goed bereikbare plekken in de wijken, zoals langs wijkontsluitingswegen of doorgaande wegen. Hiermee wordt voorkomen dat er grote verkeersstromen ontstaan binnen woonwijken wanneer elektrisch vervoer zijn vlucht neemt.
Er is onder a. en b. gekozen voor een straal van hemelsbreed 300 meter. Gemeente Aalsmeer kiest bewust voor een relatief grote straal rond oplaadpunten, zodat zoveel mogelijk gebruikers van hetzelfde oplaadpunt gebruik maken. Dit draagt eraan bij dat de exploitatie zo snel mogelijk kostendekkend wordt. De gemeente stelt immers geen subsidie voor de exploitatie beschikbaar. Een aanvraag voor gebruikers die binnen 300 meter al een oplaadpunt hebben, wordt alleen toegekend indien de bezetting van dat punt dusdanig hoog blijkt te zijn, dat de gebruiker niet redelijkerwijs geacht kan worden hiervan gebruik te kunnen maken. (85% overdag, 90% 's nachts). Dan zal eerst onderzocht worden of het aantal aansluitingen bij een bestaand oplaadpunt kan worden uitgebreid. Als dat niet mogelijk is, kan een nieuw oplaadpunt worden aangelegd.
Bij het toetsen van de oplaadpalen-/infrastructuur in het straatbeeld toetst de gemeente of de laadpaal voldoet aan de kenmerken van straatmeubilair:

- sober en functioneel vormgegeven, robuust en vandalismebestendig;
- inpasbaar in het straatbeeld, niet bedoeld als reclame-uiting
- kleur van de behuizing in onopvallende grijstint, RAL 9007 of daarmee vergelijkbaar.

Artikel 6. Volgorde besluitvorming APV- vergunning en verkeersbesluit
Het proces van de besluitvorming over de APV-ontheffing/vergunning en het verkeersbesluit wordt gelijktijdig in gang gezet. Tegen beide besluiten staan echter de bezwaar- en beroepsmogelijkheden uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb) open. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen het verkeersbesluit, bijvoorbeeld omdat zij de parkeerdruk ter plaatse erg hoog vinden en er geen algemene parkeerplaatsen kunnen worden gemist.
De gemeente zal de parkeerplaats(en) voor het laden van elektrische voertuigen pas aanleggen, nadat het verkeersbesluit daartoe onherroepelijk is. Het is niet gewenst dat de oplaadinfrastructuur al vóór dit tijdstip wordt aangebracht. Daarom wordt de APV- vergunning eerst van kracht en kan de oplaadinfrastructuur dus eerst worden geplaatst, nadat het verkeersbesluit onherroepelijk is geworden. Dit wordt expliciet in de APV- vergunning als voorschrift opgenomen.

Artikel 7. Beheer oplaadpaal/-infrastructuur
De aanvrager van de APV- vergunning voor het plaatsen van de oplaadpaal/-infrastructuur is tevens de beheerder hiervan. De APV- vergunning is niet zonder meer overdraagbaar (zie artikel 1:5 van de APV). Wanneer de aanvrager het beheer over de oplaadpaal/-infrastructuur wil overdragen aan een andere partij, dan zal de aanvrager óf vooraf bij de aanvraag moeten vermelden voor wie de vergunning wordt aangevraagd óf achteraf toestemming moeten krijgen van de gemeente om de vergunning over te dragen. De beheerder is verantwoordelijk voor het plaatsen, beheren, onderhouden en exploiteren van de oplaadvoorziening en neemt alle kosten hiervoor voor zijn rekening. De beheerder brengt de kosten voor het opladen van de elektrische voertuigen in rekening bij de gebruikers hiervan. Het tarief voor het opladen is vrij; het tarief per levering en/of per kWh wordt door de gemeente niet aan voorschriften gebonden. De beheerder mag alleen kosten in rekening brengen per geleverd energie eenheid en niet voor de tijdsduur dat het voertuig aangesloten staat. Dit zou neerkomen op het innen van parkeergeld en dat is niet toegestaan. Wel staat het de beheerder vrij om tariefvoordelen te bieden aan gebruikers die kort na het beëindigen van het opladen het voertuig ontkoppelen en de oplaadplaats weer vrijmaken.

Artikel 8. Beheer parkeerplaatsen
De kosten voor het nemen van het verkeersbesluit en het plaatsen van verkeersborden en verkeerstekens op de openbare weg zijn voor rekening komen van het bevoegd gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen. Dit is in deze regeling de gemeente, tenzij het gaat om parkeerplaatsen die onderdeel uitmaken van wegen die bij het rijk, een provincie of waterschap in beheer zijn. De gemeente kan deze kosten niet doorrekenen aan de aanvrager van de oplaadinfrastructuur.

Artikel 9, 10 en 12.
Spreken voor zich.

Artikel 11 en 13 Interoperabiliteit en Veiligheid
De bedrijven werkzaam in de markt voor oplaadinfrastructuur en laaddienstverlening van gebruikers hebben een open-marktmodel ontwikkeld om de verdere uitrol van oplaadinfrastructuur en de acceptatie van elektrisch rijden te vergemakkelijken. Zij hebben onderlinge standaarden afgesproken voor technische geschiktheid en veiligheid van de toegepaste apparatuur, alsmede vakbekwaamheids- en kwaliteitseisen die zij hanteren. De gemeente hoeft geen technische vereisten op te nemen, anders dan de eis dat een aanvrager als exploitant is aangesloten bij de branchevereniging.
Bovendien garanderen zij interoperabiliteit voor alle klanten. Daarmee kunnen pashouders van alle laaddienstverleners terecht bij alle oplaadpunten van de aangesloten exploitanten. Dit is vergelijkbaar met geldautomaten die pashouders van alle banken toelaten en met roaming in de mobiele telefonie. Tegelijkertijd blijft marktwerking, onderlinge concurrentie en keuzevrijheid van de consument behouden. Het verlenen van vergunningen heeft geen marktverstorend effect; het voeren van een aanbestedingsprocedure is niet nodig.

Artikel 14. Aansprakelijkheid
Door natrekking wordt de gemeente formeel juridisch eigenaar van de oplaadpalen en andere oplaadinfrastructuur, wanneer deze op of aan de weg in gemeentegrond worden geplaatst. De eigendom kan wel bij de aanvrager/beheerder van de oplaadinfrastructuur worden gelegd, maar dit kan alleen door het verkopen van de ondergrond of het vestigen van een opstalrecht voor alle oplaadinfrastructuur. Het eerste is doorgaans niet gewenst en het tweede erg omslachtig (via notaris) en kostbaar. Op zich is het niet bezwaarlijk dat de gemeente formeel eigenaar wordt van de oplaadinfrastructuur, zolang beheer, exploitatie en aansprakelijkheid voor alle schade bij de aanvrager/beheerder wordt gelegd. Hiertoe sluit de gemeente met alle aanvragende exploitanten een beheerovereenkomst af waarin eigendom, beheer en aansprakelijkheid wordt geregeld.

Artikel 15. Blauwe zone
Parkeerplaatsen in een blauwe zone worden ‘buiten de blauwe zone’ geplaatst, zodat elektrisch voertuigen ook gedurende langere tijd kunnen worden opgeladen. Hiervoor moet het betreffende verkeersbesluit worden aangepast en de blauwe streep bij deze parkeerplaatsen worden verwijderd.

Artikel 16. Handhaving
Onrechtmatig gebruik van een parkeerplaats voor het opladen van elektrische voertuigen 'sec' kan worden bestraft met een proces-verbaal (Mulder-feit). Indien van toepassing kan het betreffende voertuig eventueel ook worden weggesleept.
Wanneer de bestuurder van het betreffende voertuig tevens niet betaald heeft in een betaald parkeergebied, dan kan óók een fiscale naheffingsaanslag worden opgelegd.
Wanneer er sprake is van het parkeren zonder parkeervergunning in een vergunninghoudersgebied, dan kan een proces-verbaal (Mulder-feit) worden opgemaakt.
Met het juiste en rechtmatige gebruik wordt bedoeld: alleen voor opladen. Anno 2015 is het gebruikelijk hierop toe te zien aan de hand van het criterium aansluiting van het voertuig met een kabel op de laadpaal. Bekend is echter dat voertuigen veel langer aan de laadpaal gekoppeld staan dan dat er daadwerkelijk geladen wordt. Er is echter nog geen algemene aanvaarde methode om vast te stellen dat het voertuig niet meer laadt en de oplaadplaats zou hebben moeten vrijmaken. Het is gewenst dat auto's de oplaadplaatsen niet langer dan nodig bezet houden, zodat meer gebruikers hetzelfde oplaadpunt kunnen gebruiken. Er hoeven dan minder oplaadpunten te worden aangelegd en de oplaadpunten worden eerder rendabel.
Zodra nauwkeuriger methoden voor toezicht op feitelijk opladen voor handen en algemeen aanvaard zijn, kunnen andere criteria voor de handhaving worden gehanteerd.

Artikel 17. Intrekken / wijzigen van APV- vergunning en verkeersbesluit
Wanneer de aanvrager / beheerder zich niet aan de voorschriften van de APV- vergunning houdt, kan het college uiteindelijk de vergunning intrekken. Zo'n intrekkingsprocedure moet zorgvuldig worden doorlopen. Zie hiervoor de regels uit de Algemene wet bestuursrecht (Awb): zie afdeling 3:2 Zorgvuldigheid en belangenafweging en artikel 4:8 en volgende (vooraf zienswijze inbrengen / horen).
In zo'n geval zal de beheerder zijn oplaadinfrastructuur moeten verwijderen. Is deze weigerachtig dan kan de gemeente dit afdwingen via een dwangsom en/of bestuursdwang.
Vervolgens kan de gemeente bezien of er een andere aanbieder van oplaadinfrastructuur geïnteresseerd is in het plaatsen hiervan, zodat de aangewezen parkeerplaatsen in stand kunnen blijven. Is dit niet het geval, dan zal de gemeente het betreffende verkeersbesluit kunnen intrekken en de parkeerplaatsen weer voor algemeen gebruik kunnen vrij geven.
Bij wegreconstructies wordt de systematiek uit de Telecomwetgeving gevolgd. Als een wegreconstructie binnen 5 jaar na afgifte van de APV- vergunning plaatsvindt, betaalt de gemeente de kosten van verplaatsing van oplaadinfrastructuur. Vindt de reconstructie na meer dan 5 jaar plaats dan zijn de kosten voor rekening van de beheerder van de oplaadinfrastructuur (normaal ondernemersrisico). De kosten van het benodigde verkeersbesluit en de inrichting van de parkeerplaats(en) zijn voor rekening van de gemeente.

Artikel 18. Informatie gebruik oplaadinfrastructuur
Voor de gemeente is het in het kader van het doelmatig gebruik van de vaak schaarse parkeerruimte gewenst dat zij inzicht krijgt in het feitelijk gebruik van de oplaadinfrastructuur. Om dat elektrisch rijden een nieuw fenomeen is, is er nog niet veel bekend over bezit, gebruik en laadgedrag van elektrische voertuigen. Belangrijke informatie voor het gemeentelijk beleid zijn het aantal laadsessies, de duur van de sessies en de duur van het laden, de geleverde energie, bezettingsgraad naar dagdeel en het aantal unieke gebruikers per oplaadpunt. In overleg met de exploitanten, de branchevereniging en de VNG zal bekeken worden op welke wijze de exploitanten op eenvoudige en eenduidige wijze periodieke rapportages kunnen aanleveren. De gemeente wil vermijden dat exploitanten voor iedere gemeenten afwijkende rapportages worden gevraagd en zal zich aan een af te spreken landelijke standaard rapportage conformeren. Veelal zal een jaarlijks overzicht van het gebruik voldoende zijn.

Artikel 19. Bijzondere omstandigheden
Hier is sprake van een zogenaamde 'hardheidsclausule' op grond waarvan het college in bepaalde uitzonderlijke en/of onvoorziene situaties kan afwijken van de beleidsregels. Elektrisch rijden is een relatief nieuwe ontwikkeling. Er kunnen zich situaties voordoen die thans niet voorzien zijn en waarbij de strikte toepassing van de beleidsregels mogelijk onredelijk of onbillijk zijn.

Artikel 20. Termijn
Bepaling spreekt voor zich.